

Fakta och argument för dubbelspår Gävle – Härnösand

Sveriges längsta flaskhals



Ostkustbanan har blivit en flaskhals i hela det nationella transportsystemet. Med dubbelspår skulle kapaciteten fyrdubblas och restiderna halveras. Istället för 6,5 timmar Stockholm - Umeå skulle det ta 3,5 timme! Sträckan Stockholm - Sundsvall skulle ta 2 timmar. Ett dubbelspår byggs i olika etapper och man börjar med de sträckor som ger störst nytta. Hela sträckan kan vara klar senast 2030. Genom Nya Ostkustbanan skulle norra och södra Sverige knytas ihop och den toppmoderna Botniabanan integreras fullt ut i det nationella järnvägssystemet.

Ostkustbanan är en 27 mil lång flaskhals som stryper järnvägsflödet mellan södra och norra Sverige. Detta har blivit extra tydligt sedan Botniabanan byggdes.

Nya Ostkustbanan blir en helt ny stambana

Med dubbelspår blir Ostkustbanan en ny stambana som till fullo integrerar Botniabanan i det nationella järnvägsnätet och ger snabba och effektiva förbindelser längst med hela kusten.

Med beslut idag kan dubbelspåret stå klart innan 2030 - vilket innebär stora klimatmässiga fördelar. Järnvägen stärker sin position både mot flyg och väg.

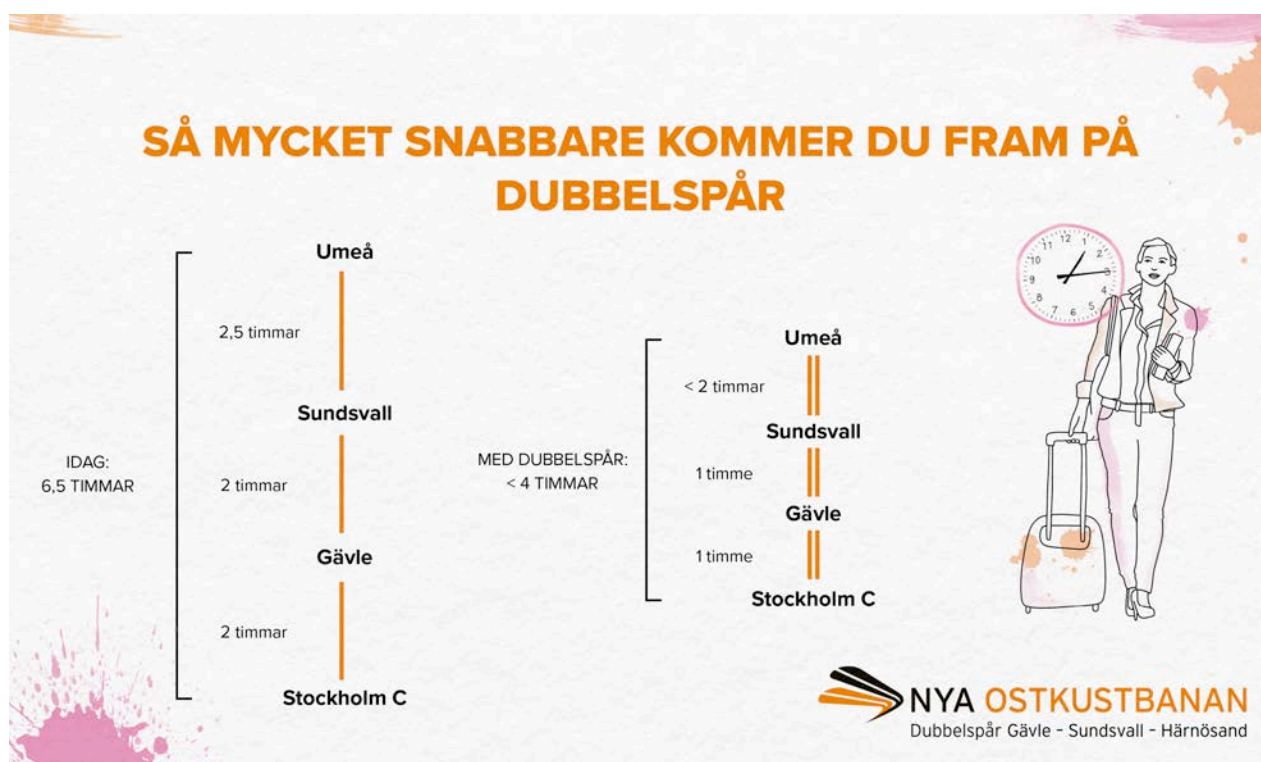
Norra stambanan avlastas och transportsträckorna kortas med 9-12 mil. Gods kan då gå snabbt och effektivt från Norrland ner mot kontinenten, antingen via hamnen i Göteborg eller via Öresundsregionen.

Nyttan kommer direkt!

Dubbelspåret byggs etappvis - man börjar med de sträckor som ger störst nytta. Det betyder att för varje etapp som byggs får man kortare restid och ökad kapacitet, till skillnad från helt nya banor där man måste invänta hela sträckan innan man får ut nyttorna.

Sverigekartan ritas om – Sverige blir rundare

Gångtider (inte samma som tidtabell-lagd tid, men visar vad som är möjligt om man lägger effektiva tidtabeller):



- Stockholm Härnösand 2,5 timme
- Stockholm - Kramfors 3 timmar
- Stockholm-Östersund: Ner mot 4 timmar beroende på uppehållsbild. (I nyttoanalysen från Sweco har man lagt om snabbtåget Sthlm – Sundsvall – Östersund till Ostkustbanan med stopp i Arlanda, Uppsala, Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall, Ånge och Östersund. Restiden blir då ca 4 timmar och 17 minuter.)

Hur många bostäder kan Nya Ostkustbanan generera?



Hur många bostäder kommer att byggas när restiderna halveras och kapaciteten fyrdubblas på Ostkustbanan?

Byggandet har tagit ordentlig fart i flera av kommunerna längst med Ostkustbanan. I Sundsvall byggs just nu 1 200 bostäder och det finns färdiga detaljplaner för ytterligare 1 000 bostäder. Utöver detta pågår planläggning för ytterligare 2 700 bostäder och dessutom tidiga skisser på planer för ytterligare 2 300 bostäder. Gävle har under våren räknat upp sina bostadssiffror och Söderhamn erbjuder mark för upp till 3 000 bostäder med nära koppling till kommunens två tågstationer.

I exempelvis Hudiksvall och Sundsvall ser vi utveckling där det idag skapas attraktiva bostadsområden nära stationer. Det finns både stora och små bostadspärlor längs södra Norrlandskustens pärlband av städer och tågstationer.

Kommunerna och regionerna håller just nu på att revidera sina bostadssiffror, och den preliminära prognosen är att man med ett dubbelspår kommer att kunna bygga 60 000 nya bostäder till 2035.

Nya Ostkustbanan en av de viktigaste klimatsatsningarna

Längst med södra Norrlandskusten finns flera av de största och viktigaste industrierna, men ingen fungerande järnväg.

Varje dag går det mellan 1 400 och 2 500 lastbilar i långväga trafik längs med kusten. Trafikverket räknar med att detta ska öka med mellan 26 och 38 procent till år 2040. Med ett dubbelspår kan en betydande del föras över på järnväg.

(Källa: Trafikverket (2016). Trafikuppräkningsstatistik för EVA 2014-2040-2060.)



Figur 15. Lastbilsflöden, fordon per årsmedeldygn. Källa: Trafikverket, Vägtrafikflödeskartan, utdrag april 2016.

Enligt SJ genomförs idag runt 1,8 miljoner flygresor till och från sträckan inklusive flyg till Umeå och Östersund. SJ har räknat ut att ett dubbelspår mellan Gävle och Härnösand skulle kunna minska de årliga koldioxidutsläppen med 135 000 ton genom omfördelning från flyg till järnväg, och då inräknar de bara passagerartrafiken! (Denna siffra är kanske lite överdriven och motsvarar snarare storleken på koldioxidutsläppen från 1,8 miljon flygresor).

Det handlar både om att pendlingsiderna blir attraktiva, men också om att ett dubbelspår gör att tåget blir mer tillförlitligt. Att färdas hela sträckan Umeå till Stockholm tar 3,5 timme när dubbelspåret står klart. Sundsvall - Stockholm går på 2 timmar. Sundsvall - Umeå 1,5 timme.

Nästan 1,8 miljoner resor per år (Källa: Swedavia):

Mellan Stockholm och:	Antal flygpassagerare per år
Sundsvall/Härnösand	~250 000
Östersund	~500 000
Umeå	~1 000 000

SJ menar att med Nya Ostkustbanan skulle hälften av alla flygresor som görs längst från södra Norrland ersättas med tågresor. Utöver detta så skulle en väl fungerande och snabb järnväg längst med kusten minska behovet av pendling med bil. Erfarenheter från Botniabanan, men också från Väst kustbanan och andra banor som gett snabb och effektiv pendling visar att tåget är ett populärt färdmedel när restiderna krymper och tillförlitligheten ökar.

Km-skatt och flygskatt löser inte problemen

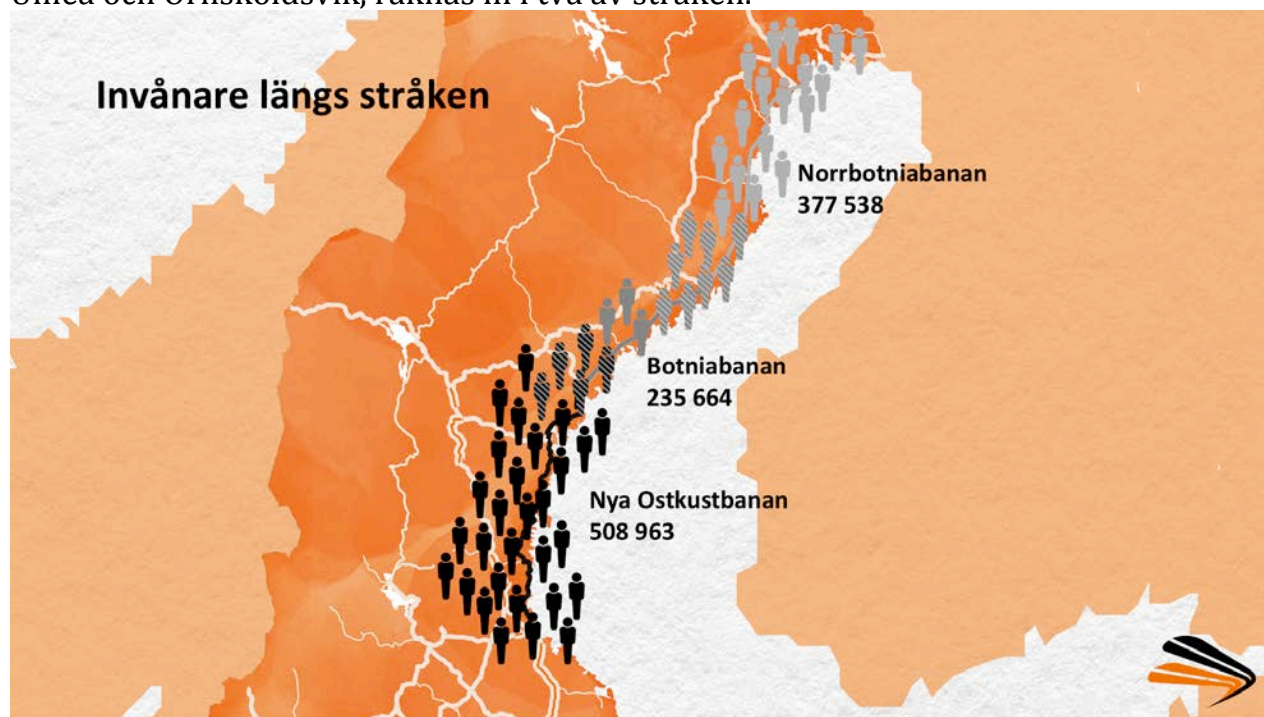


I debatten hörs krav på flygskatt och km-skatt, men utan att säkerställa alternativ för flyg- och vägtrafik. Tåg är alternativ, men idag finns inte den kapacitet som krävs. Ett dubbelspår skulle ge plats både för gods och passagerare och istället för piska skapas en morot för klimatförändring.

En halv miljon personer bor längst med Ostkustbanan

Nya Ostkustbanan passerar genom kommuner med sammanlagt 1,7 miljoner invånare, från Stockholm till Sollefteå. Längst med Ostkustbanestråket räknat mellan Gävle och Härnösand bor drygt en halv miljon människor.

Figuren visar hur många som bor längst med stråken. Vissa kommuner, exempelvis Umeå och Örnsköldsvik, räknas in i två av stråken.



Varför blir det så snabbt med dubbelspår?

Bättre bana som klarar snabbare, tyngre och längre tåg,

Kraftigt ökad kapacitet gör det lättare att trafikera med betydligt fler tåg, och minimera störningar.

2017-07-13 IBt